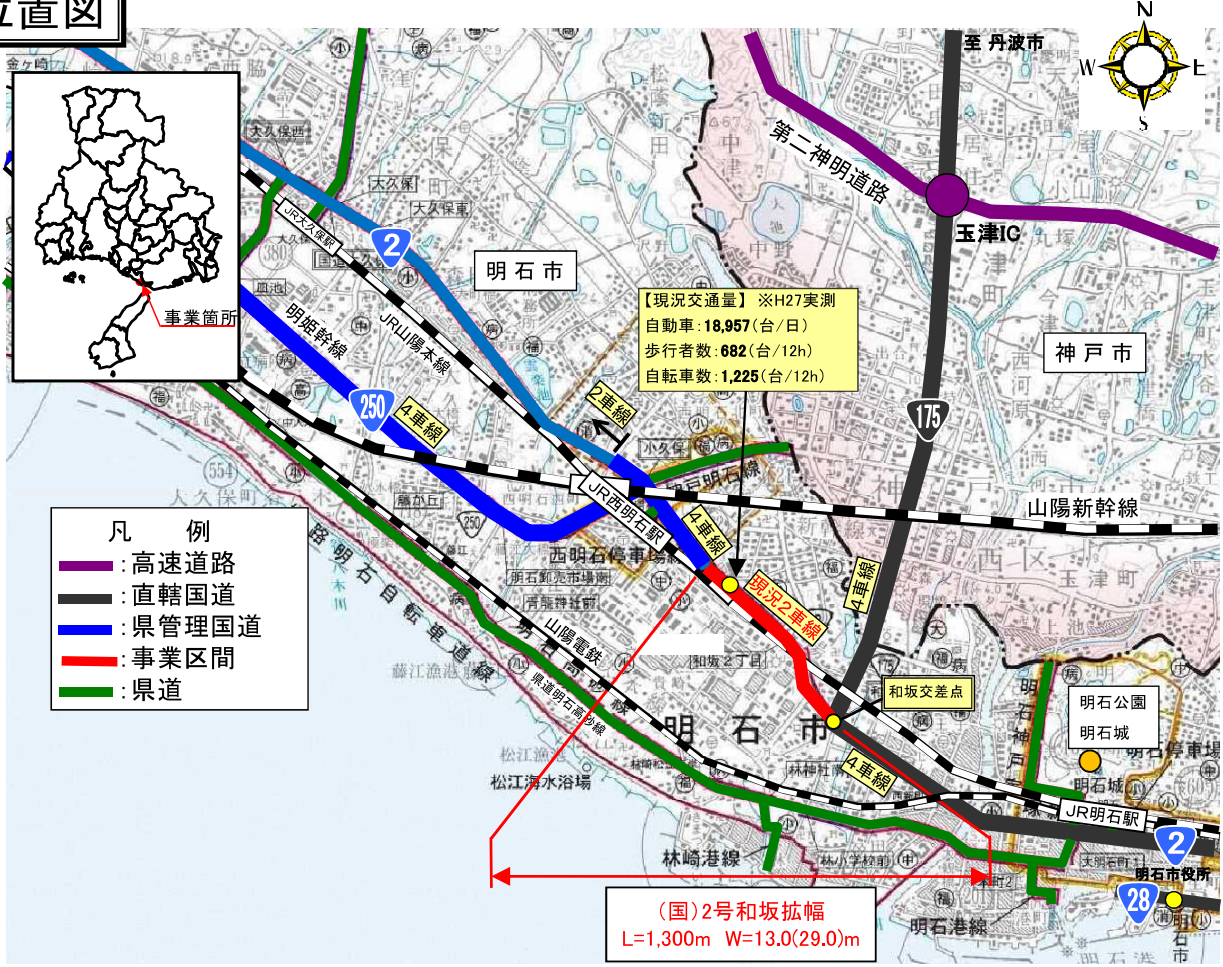
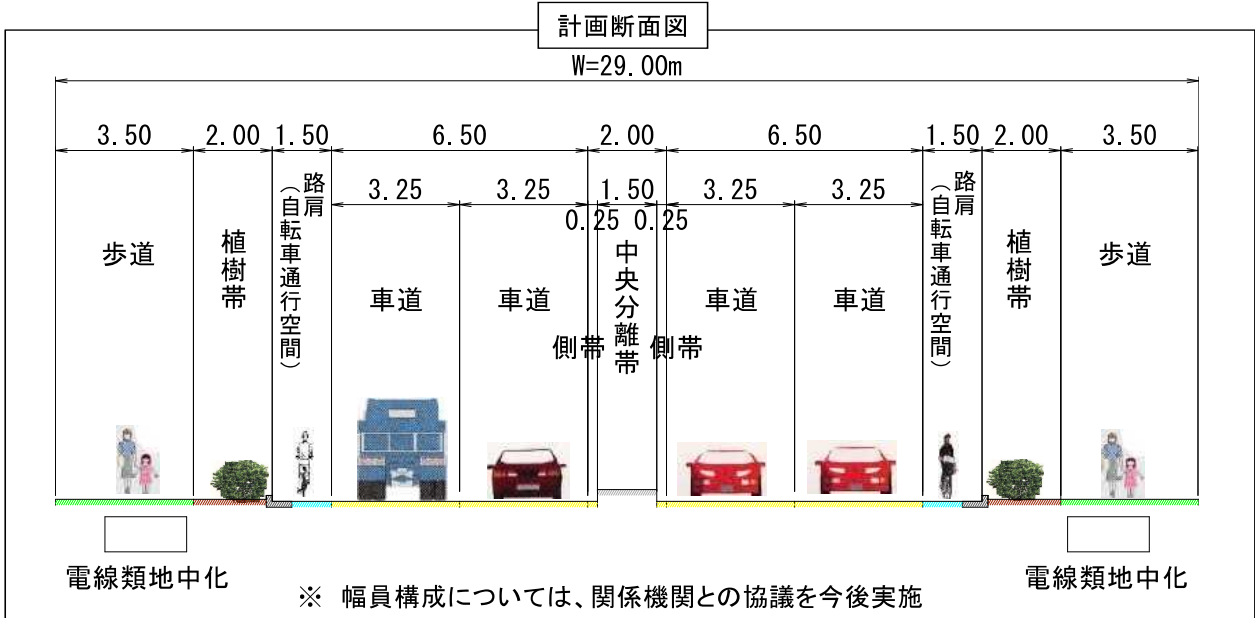
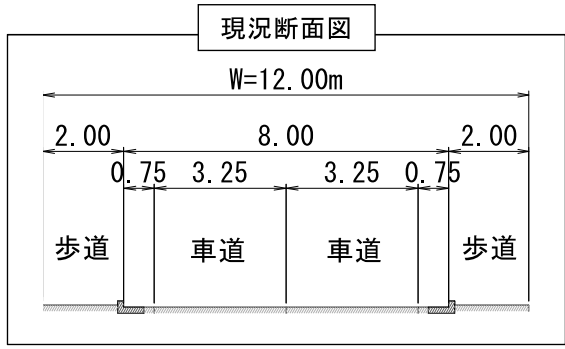


位置図



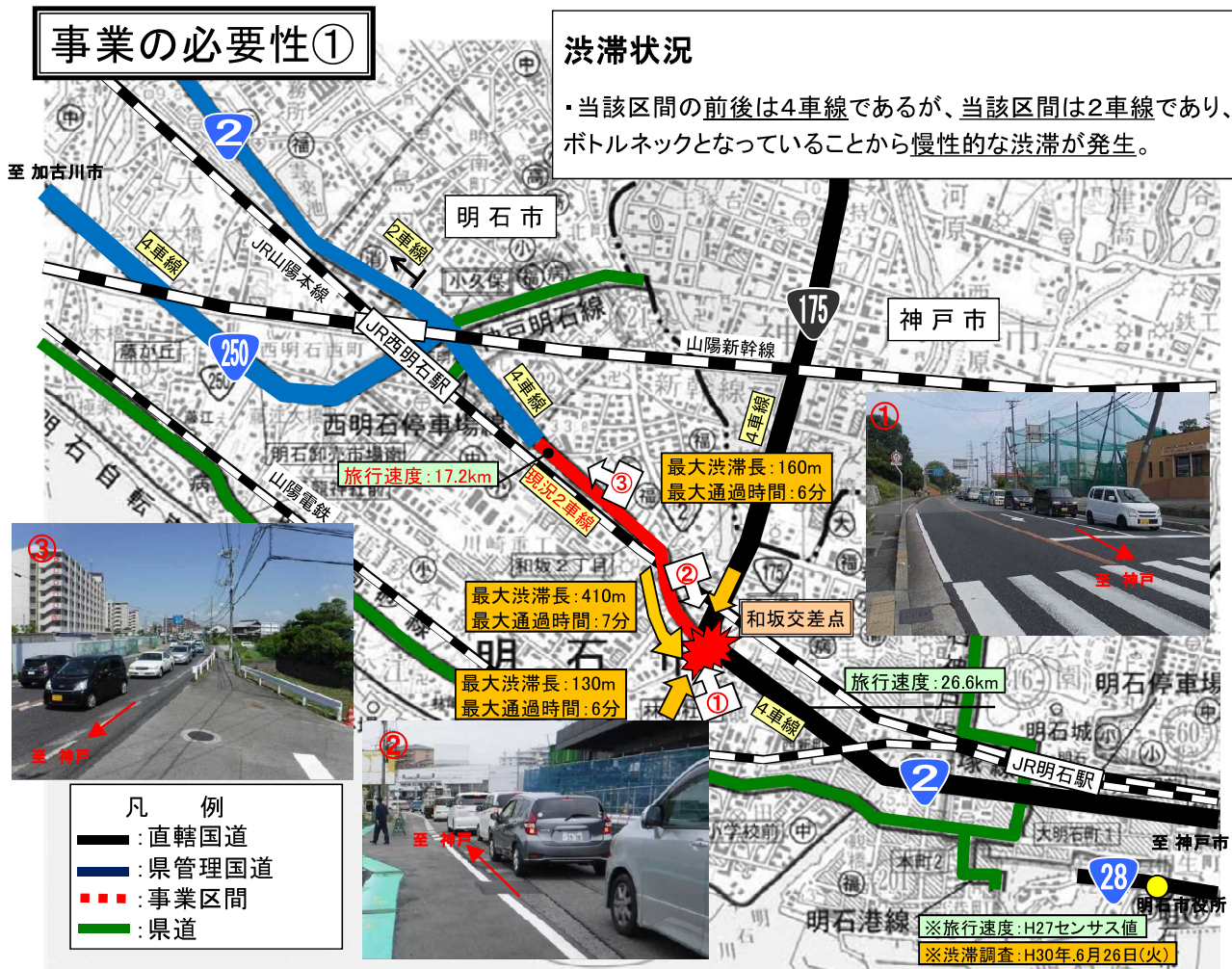
横断面図



事業の必要性①

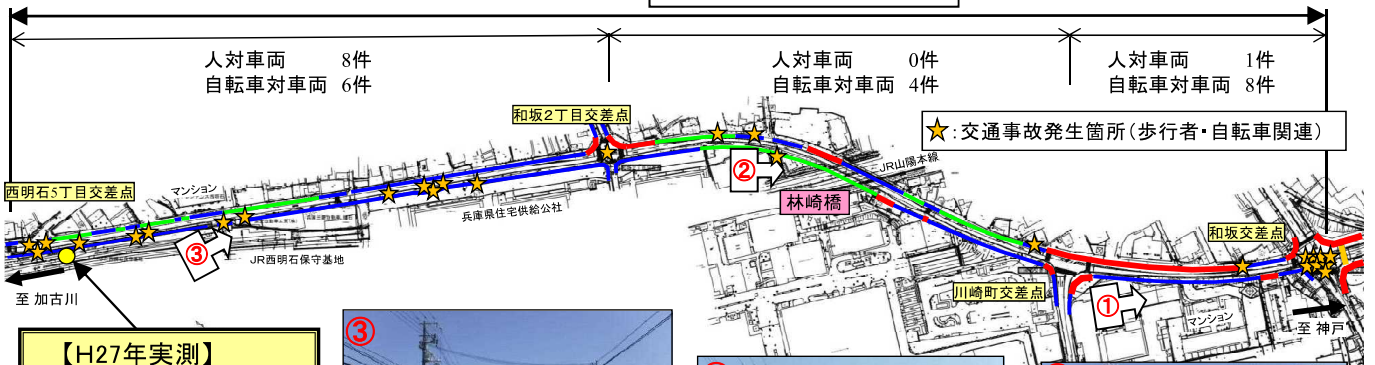
渋滞状況

・当該区間の前後は4車線であるが、当該区間は2車線であり、ボトルネックとなっていることから慢性的な渋滞が発生。

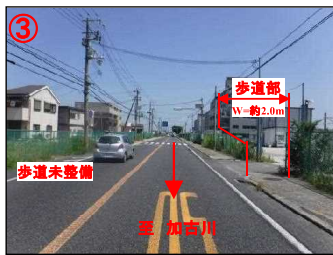


事業の必要性②

(国)2号和坂拡幅
L=1,300m W=13.0(29.0)m



【H27年実測】
歩行者数: 682(台/12h)
自転車数: 1,225(台/12h)



凡 例
 ■: 歩道あり(W=3.5m以上)
 ■: 歩道あり(W=3.5m未満)
 ■: 歩道なし
 ■: 横断歩道

歩道の整備状況

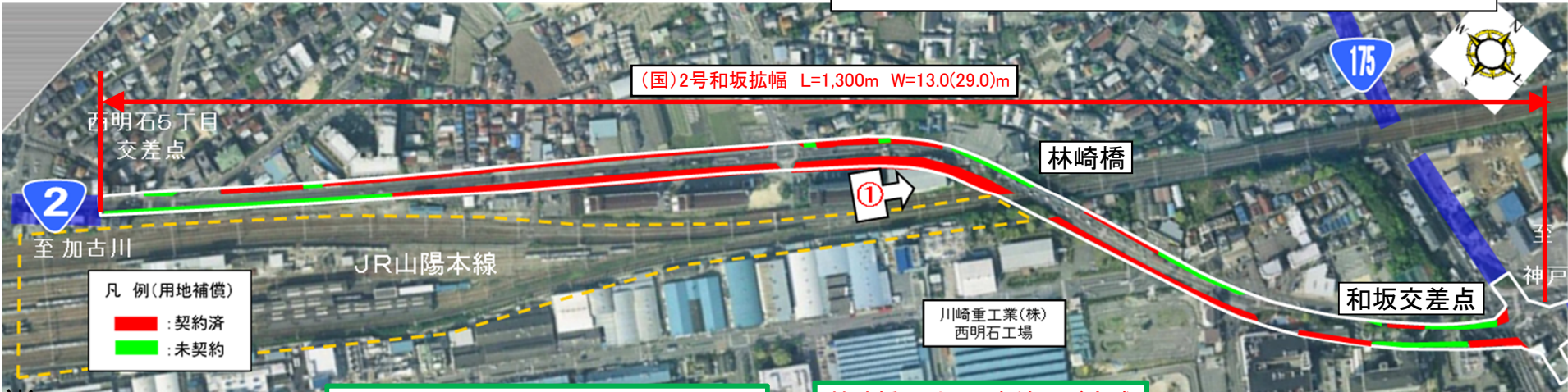
・歩道未整備区間、歩道幅員狭小区間が多く、歩行者の安全性が確保されていない。【歩道整備率(W \geq 3.5 : 約15%)】

・歩道未整備区間を通行する歩行者、自転車が多数見られ、交通事故発生危険度が高い。【歩行者・自転車関連の事故件数 27件(H25~H29)】

進捗状況

①用地
 ・進捗率:80%(面積ベース)
 ・残件(17件)をH34年度までに取得予定

②工事
 ・JR跨線橋(林崎橋)下り車線:H31年度完成予定
 ・和坂交差点~林崎橋間の4車線化をH33年度に完成予定
 ・JR跨線橋部分以外の4車線化をH35年度に完成予定



工事 工程表

和坂交差点~林崎橋間の4車線化が完成
 > 渋滞緩和

林崎橋以外の4車線化が完成
 > 交通混雑緩和

全線4車線化

道路-5

			H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
工事	林崎橋	下り線(新設)			(不発弾調査)									
		上部工												
	上り線(架け替え)	旧橋撤去												
		下部工												
		上部工												
		電気設備工												
	改良工事													

凡例(工事)
 ■ : 前回計画(H25)
 ■ : 実施・計画



林崎橋 工事状況写真

1 スケジュール

工種	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36	H 37	
設計・調査 (関係機関協議)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
橋梁工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
道路改良工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ : 前回計画(H25)
■ : 実施・計画

2 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$
	② 走行経費減少便益 走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	③ 交通事故減少便益 中央分離帯の設置や通過する主要交差点数の減少により、交通事故が減少する便益	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
道路	国道2号 和坂拡幅	全体事業費	① 走行時間短縮便益	32,200	計画交通量: 30,400 台/日	10,500	10,300	200	3.2
			② 走行経費減少便益	1,500					
			③ 交通事故減少便益	0					
			計	33,700					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	32,200	同上	3,800	3,600	200	8.9
			② 走行経費減少便益	1,500					
			③ 交通事故減少便益	0					
			計	33,700					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 西明石駅(JR新幹線・JR山陽本線)へのアクセス性の向上
- ② 慢性的な交通渋滞解消による、沿道環境の改善

道路街路事業の効果

対象事業：(国)2号 和坂拡幅

(1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等
①安全・安心の確保	災害時	○ 4車線化や無電柱化による災害時の緊急車両等の円滑な走行確保
		○ 明石医療センター(周産期医療)へのアクセス向上
		○ 4車線拡幅による延焼防止機能の確保
	平時	○ 明石医療センター(周産期医療)へのアクセス向上
	交通安全対策	○ 歩道及び自転車専用通行帯の整備による歩行者、自転車の安全性確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	-
	中心市街地の活性化	-
	地域産業の活性化	○ 臨海部の工場地帯へのアクセス向上
	観光支援	○ 明石公園(明石城)へのアクセス向上
	地域プロジェクト等の支援	○ 明石市都市計画マスタープラン推進の支援
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節点の機能の向上	○ JR西明石駅(JR山陽本線、JR新幹線)へのアクセスが向上
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 車道部の低騒音舗装、歩道部の透水性舗装、電線地中化を実施する。

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	①地元説明会は、関係自治会に対し、年1回程度を定期的で開催し、事業進捗状況等を説明。 ②地元説明会では、渋滞や交通安全等の観点から、早期工事着手及び完了を望む声が非常に多い。
-------	--